tyle co inni, ale od tego, czy ma tyle wiele mu potrzeba. Zaspokojenie rozumnych potrzeb w życiu powinno być celem wszelkich ekonomicznych usiłowań, do nauki zaś należy orzec, co w téj mierze winno uczynić państwo, a co własnemi rękoma wyrobić powinna jednostka. Bezwzględna równość jest niemożebną, a gdyby była możebną byłaby nierozumną. Społeczeństwo nie przez to silną ma egzystencyę, że je składają równe sobie czynniki, ale raczéj, że różnorodne jego pierwiastki układają się w organiczną całość, gdyż życie społeczne jest jak gdyby wielką muzyką, któréj akordy témbardziéj kołyszą nasze uczucia, tém więcéj różnorodne pojedyncze tony zléwają się w wielką harmonię.

# DROGI HANDLU ZBOŻOWEGO.

(J. N. SADOWSKIEGO.)

## I.

Na przestrzeniach składających Europę, wyróżnić można dwa obszary, z których jeden spożywa cały zapas swego zboża, a okazujący się niedobór sprowadza z zagranicy; drugiemu zaś, po zaspokojeniu wszystkich potrzeb miejscowych, zostaje jeszcze znaczny nadbitek przeznaczony na wywóz za granicę.

Do ostatniego obszaru należą dawne ziemie polskie, Węgry, Besarabia, Multany i Wołoszczyzna, a granice jego zakreślają rzeki Dźwina, Dniepr, dolny Dunaj od ujścia po Wiedeń, Morawa i Odra. Obszar ten uważać można za właściwą okolicę wyłącznej prawie produkcyi zbożowéj, przeważnie na wywóz za granicę przeznaczonej.

Do zbóż wywożonych z tego obszaru dorzucają jeszcze swe plony Sycylia i Ameryka północna.

Ameryka północna na niezmiernych swych przestrzeniach wypładza zdumiewającą sumę 170 — 180 milionów buszelów [1]) saméj pszenicy.

---

[1]) W ciągu téj rozprawy wypadnie nam nieraz wymieniać miary i monety zagraniczne. Do zrobienia łatwéj redukcyi na miary i monety krajowe posłużą następujące dane: Wszystkie miary objętości sprowadzamy na litry, jako na najracjonalniejszą ich jednostkę, a najważniejszą monetę angielską porównywamy z krajowemi:

| Miary objętości. | | | Monety. | |
|---|---|---|---|---|
| Hektolitr . . . . | = 100 | litrom | Szyling ang. | = 0,31350 rubl. sr. |
| Buszel . . . . . . | = 36,35 | — | | = 0,33762 tal. prus. |
| Szefel pruski . . | = 54,96 | — | | = 0,50642 złr. w. a. |
| Meca wied. . . . | = 61,49 | — | | |
| Korzec warsz. . | = 128 | — | | |
| Kwarter ang. . . | = 290,79 | — | | |

Mimo olbrzymiego spożywania w krajach wzdłuż wschodniego wybrzeża położonych, z których południowe całe swe obszary poświęcają przeważnie na wypładzanie bawełny, a północne przeważną część ludności zatrudniają przemysłem, mimo spadającéj na stany rolnicze konieczności żywienia licznych osób zatrudnionych pracą w kopalniach i połowem zwierząt futrzanych w północnych obszarach leśnych, mimo zaopatrywania wielkich potrzeb licznéj marynarki, nadbitkiem zbóż amerykańskich, możnaby jednak jeszcze zasypać wszystkie śpichlerze starego świata i zabić wszelkie współzawodnictwo produkcyi europejskiéj, tém bardziéj, że do dobywania coraz świeższych ról dziewiczéj żyzności, pozostaje jeszcze bardzo szerokie pole. Od tak niebezpiecznego wzpółzawodnictwa zbóż amerykańskich, wypładzanych stosunkowo małym kosztem na coraz świeższych nowinach, chroni nas jedynie okoliczność, która wszędzie i zawsze stawia pewne granice rozwożeniu towarów stosunkowo do wartości swojéj ciężkich, a tą jest zbytnia odległość od ostatnich targowisk. — Transport zboża z głębi krajów północnéj Ameryki na wschodnie jéj wybrzeża sam przez się już pochłania znaczną część jego wartości, a z długiéj drogi morskiéj, która mu jeszcze pozostaje, korzystać tylko można w chwilach podniesienia się cen angielskich nad przeciętne średnie notacye. Stalszy nieco odbyt w Europie zapewniła sobie Ameryka przez urządzenie wielkich młynów w Wirginji i w Rochester nad kananałem eryjskim (Erie). Mąki wirgińskie i rochesterskie zbywającc od potrzeb miejscowego spożycia zasilają stale główne ogniska przemysłowości angielskiéj, szczególnie te, które się w zbitéj masie grupują na okół Manchestru. Główném miejscem ich dowozu jest Liwerpool. Wytworniejsze zaś koła spożywaczy londyńskich poszukują, nawet z ofiarą znacznéj nadwyżki cen, naszéj sandomirki, bużanki i chełminianki.

W Nowym Yórku i w Ryczmondzie leżą zawsze wielkie zapasy zboża zasilające młyny amerykańskie. W chwilach wzrastania cen angielskich cały ogrom tych zasobów puszcza się w drogę do Europy, zostawiając zaopatrywanie młynów ciągle nadchodzącym z głębi kraju świeżym nadpływom.

Dowóz mąk wirgińskich i rochesterskich zniża znacznie stały niedobór angielski; posuwanie się zaś ku Europie nadbrzeżnych zapasów zboża amerykańskiego w chwilach nagle wzrastających cen, skraca w Europie okresy ożywionego ruchu w handlu zbożowym przy wysokich cenach, których z tego powodu, tylko pierwsza połowa na naszą wyłączną korzyść wypada.

Po zakreśleniu granic obszaru wywozowego wschodniéj Europy i po sprowadzeniu do właściwéj miary współzawodnictwa

grożącego mu ze strony zbóż amerykańskich, weźmy się teraz do przeglądu drugiego obszaru, odznaczającego się trwałym popytem za zbożem zagraniczném.

Za najważniejszych odbiorców wschodnio-europejskiego zboża poczytać musimy w latach zwyczajnych Anglię, Francję, Szwajcarję, poczęści Skandynawię i Włochy, a w razie pojawiającego się nieurodzaju prowincye nadreńskie, Saxonię i inne pomniejsze obszary Niemiec.

Klimat nadmorski, panujący w Anglii, łagodzi ostateczności temperatury, a zwilżając przytem ziemię staje się powodem bardzo bujnej roślinności, tak w zbożu jak w roślinach pastewnych, którym szczególnie sprzyja. W latach zwyczajnych wypładza Anglia dwadzieścia kilka milionów kwarterów rozmaitego zboża. Mimo tak wielkiéj własnej produkcyi i znacznego dowozu mąki zagranicznéj, skutkiem wynikłości pozostających w związku z panującym tu systemem konsumcyjnym, stały prawie niedobór roczny tego kraju dochodzi dziś już do pięciu milionów kwarterów.

Ale na tém nie koniec.

Te same warunki klimatyczne, które bujność roślinności sprawiają, sprowadzają też klęski chwilowe. Zbytnia wilgoć w czasie siéwu, sprowadza nieurodzaje, obfitość deszczów pojawiających się często pod koniec lata sprawia nader dotkliwe straty w żniwie. — Wtenczas niedobór zboża rośnie w olbrzymie rozmiary, które, jako pochodzące z przyczyn nierównych i przypadkowych wcale w dokładną liczbę ująć się nie dadzą.

Francya ma dwie strefy klimatyczne. Północna strefa zbliżona do własności klimatu angielskiego, z tą tylko zmianą że czynniki meteorologiczne działające w Anglii dosięgają Francyi w sposób pod każdym względem o tyle złagodzony, o ile Francya położeniem swojém wzrasta już w obszary kontynentalne. Naturalnym skutkiem takiego złagodzenia wszystkich warunków klimatycznych, roślinność tu stosunkowo mniéj bujna, ale i katastrofy ulewne rzadsze i mniéj szkodliwe. System zaś konsumcyjny ochrania bardziéj niż w Anglii zapasy zbożowe. Tu więc niedobór jest wyjątkiem, a regułą nadbitek.

Ale w ekonomicznych stosunkach zbożowych całéj Francyi sprowadza pod tym względem wielką zmianę strefa południowa. Warunki klimatyczne téj strefy składającéj się z Prowansalyi, Burgundyi i krajów nadgarońskich, skłaniają do chodowania drzew oliwnych i macicy winnéj, a przeważna część zbywającéj roli poświęca się tu uprawie doskonale udającego się warzywa, które przemysł miejscowy suszy i zaprawia na nawóz. Niedostatek zboża wynika tu

więc z braku odnośnéj uprawy. W zwyczajnych latach pokrywa go przeważnie nadbitek północnéj strefy francuskiéj, obok mało tylko znaczącego popytu za zbożem zagranicznóm. Ale w razie nieurodzaju w północnéj Francyi, lub przeciągłych deszczów w czasie żniwa, niedobór zboża przybiera olbrzymie rozmiary i bywały już częste lata, w których 12 milionów hektolitrów przesięgał.

Popyt za zbożem zagranicznóm w Szwajcaryi różni się tém od popytu pojawiającego się w krajach poprzednich, że jest stałym i zawsze w równéj mierze występuje.

W podgórzach Szwajcarskich rozsiadł się szeroko drobny przemysł, zatrudniający znaczną liczbę rąk, a miasta wzrastają coraz bardziéj do znaczenia wielkich ognisk przemysłowych. Zboże uprawia się tylko po najniższych częściach dolin. Produkcya miejscowa jest więc tak małą w stosunku do spożywania, że różnica w żniwie miejscowém mało wpływa na zmianę ilości sprowadzanego rocznie zboża. Zobaczymy późniéj, w jaki sposób ta stałość pożądania obcego zboża wpływa na system dróg zbożowych.

Stałym też jest niedobór zboża w Skandynawii, szczególnie na wybrzeżach norwegskich. Dla tego miasto Bergen jest ważnym portem popytu za żytem, popytu często bardzo znacznego, jeźli wczesne mrozy przeszkodzą dojrzeniu zboża jarego.

We Włoszech organizacya miast przeważa tradycyonalnie organizacyę sielską, nawet niezależnie od względów przemysł.-handlow. Stały niedobór zboża włoskiego znany jest już od czasów Rzymskich. Starożytny Rzym miał swój śpichlerz podręczny w Sycylii, a następnie żywił się przeważnie zbożem egipskiém. Z wyjątkiem niektórych okolic nadpadańskich, ogół rolnictwa włoskiego od czasów rzymskich cofnął się raczéj niż postąpił. Latifundia z ostatnich czasów rzymskich poprzeradzały się w większéj części w pastwiska, miejscami nawet jak w znanéj powszechnie Kampanii rzymskiéj w pustynie. Niedobór zboża musi tu więc być stały, ale popyt za zbożem zagranicznóm nie jest tak wielki, jakby o tém wnosić należało z wyłuszczonych co tylko przyczyn. Głównym powodem tego jest bardzo niski stopień systemu konsumcyjnego.

Zniżenie się zbiorów nadreńskich i saksońskich pod poziom średniego żniwa, pomnaża dosyć znacznie ogólny popyt za zbożem i przyczynia się tem bardziéj do ożywienia ruchu w handlu zbożowym, jeźli się wydarzy współcześnie z jaką katastrofą zbożową w Anglii lub we Francyi.

Dawniéj ceniono u nas nad miarę tę obfitość zboża wywozowego, charakteryzującą stosunki obszaru wschodnio-europejskiéj produkcyi zbożowéj. Nazwanie Polski „śpichlerzem Europy“, zawierało w so-

bie pretensyę do oznaki wielkiego bogactwa krajowego. Dziś wiadomo już powszechnie, że zjawiska tych względnych potrzeb z jednéj, a bardzo względnéj obfitości z drugiéj strony są tylko oznakami odmiennego systemu konsumcyjnego [1]), którego wysoki stopień zostaje zawsze w prostym stósunku z ogólnym rozwojem rozległéj organizacyi ekonomicznéj, stanowiącéj jedyną podstawę prawdziwego bogactwa krajowego.

Główny wschodnio-europejski obszar przeważnéj produkcyi zboża rozpada się jeograficznie na trzy mniejsze obszary: baltycki, czarnomorski i zakarpacki.

Przed zaprowadzeniem koleji żelaznych, obszar zakarpacki nie miał wielkiego znaczenia na wielkich targach europejskich, obszar zaś przedkarpacki zmieniał kierunek swych dróg handlowych w miarę wielkich zmian zachodzących na Zachodzie.

Z przeglądu naszego, krajów które sprowadzają zboże z zagranicy, wynika że obszar popytu zbożowego sięga wielkim łukiem od przylądka Spartivento przez Włochy, Szwajcaryę, Francyę, Anglię i Norwegię aż do wysp Lofodskich. W kolei wieków zamieniające swe role potęgi świata od czasów rzymskich (a dawniéj jeszcze i greckich) postępowały właśnie kierunkiem wskazanego przez nas łuku

[1]) Wyrażenie „system konsumcyjny", może nie każdemu z czytających w całéj rozciągłości swego znaczenia będzie zrozumiałém. Dla wyjaśnienia więc rzeczy, porównamy w kilku słowach najwyższy stopień systemu konsumcyjnego angielskiego, z najniższym włoskim, z czego pojęcie stopni pośrednich samo przez się wyniknie. W Anglii usilna praca robotnika i wymagalności północnego klimatu, wywołały żywienie robotnika pokarmem mocno zasilającym, przeważnie mięsem tłustém i wyborowym chlebem. Na téj wymagalności konsumcyjnéj, oparła się zmiana rolnictwa opierającego się na wypładzaniu mięsa tucznego i materyału najstósowniejszego do tuczenia w chowie bydła i owiec, w połączeniu z pomnożeniem roboczych sił inwentarskich i lepszém karmieniem ich, niż gdzieindziéj. To pociągnęło za sobą nieznaną gdzieindziéj wielką konsumcyę zbożową w łonie samych gospodarstw rolniczych. Rozłożenie jeograficzne głównych zakładów przemysłowych po kraju, wywołane względami odpowiedniéj odległości tak od kopalni węgla kamiennego jak od portów wywozowych, w połączeniu z miarą wymaganego pośpiechu, zarzuciło całą Anglię gęstą siecią kolei żelaznych i kanalizacyi łączącéj z sobą wszystkie rzeki. Liczne stacye tych krzyżujących się komunikacyj potworzyły znów w obrębie miast przemysłowych i po kraju równie liczne obszary dowozu i rozwozu na osi i stały się przyczyną utrzymywania niezmiernéj liczby koni przewoźniczych, które w połączeniu z liczniejszemi tu niż gdzieindziéj końmi luksusowemi wzmagają niezmiernie spożywanie zboża. Znany powszechnie ogrom marynarki kupieckiéj i wojennéj, odbywającéj przeważnie dalekie wyprawy, wywołał potrzebę zaopatrywania w zapasy żywności tak okrętów puszczających się na morze, jak i magazynów portowych ubezpieczających regularność ich zaopatrzenia.

i osiadły w ostatnich czasach na północno-wschodniém ramieniu jego. W miarę kolejnego występowania tych potęg, skręcały się zwolna i drogi handlowe obszaru przedkarpackiego, zmierzając swemi końcami ku panującéj chwilowo potędze. Za czasów greckich i rzymskich, wszystkie drogi nasze handlowe szły z północy na południe. Przypomnimy tylko wielką drogę handlową od Jlmenu przez Ruś południową i znaną w dziejach handlowych drogę naszą „Rzymską“. Wśród zmian, które od czasów Karola Wielkiego zaszły na zachodzie, zaczęły się u nas wyrabiać kierunki dróg zachodnich. Kiedy za czasów Cesarzów Niemieckich z domu saskiego, przewaga potęgi europejskiéj rozsiadła się między Łabą a Menem, Kraków i Głogowa znaczyły kończyny dróg naszych zdążających tam przez Czechy i Luzację. Po rozwinięciu się wielkiéj potęgi handlowéj, najpierw holenderskiéj a następnie angielskiéj drogi, nasze zbożowe skręciły się ku północnemu zachodowi na porzecze Wisły, a ubocznie i Niemna. Szerokie rozgałęzienie systemu tych rzek, zgarniało wszystkie ziemie polskie w zakres siły przyciągającéj tych dwóch głównych arterij handlowych, sięgając daleko za Bug w głąb Podola i Wołynia.

---

Wszystkie te czynniki razem wzięte, stanowią wysoki stopień systemu konsumcyjnego angielskiego.

We Włoszech stósunki konsumcyjne zupełnie inaczéj się ułożyły. Klimat południowy i niedosyć usilne odwoływanie się do pracy ludzkiéj sprowadziły nadzwyczajną skromność w pokarmie uboższej klasy ludu. Przeważna część ludności włoskiéj żyje prawie wyłącznie polentą z kukurudzy i roślinami liściastemi skrapianemi oliwą. Mała ilość zużywanego zboża na paszenie inwentarza rolniczego, wynika już z poprzedniego przedstawienia stanu gospodarstw włoskich. Komunikacya między wsią a miastem jest mało znacząca. Wzdłuż całego kraju ciągnie się szeroki grzbiet Apenin, zostawiając tylko po obu stronach dwa wąskie pasy oddane szerszemu rozwojowi ekonomicznemu. Poprzeczne komunikacye Włoch odbywają się pod jednym i tym samym stopniem szerokości północnej, nie łączą więc z sobą różnych stref klimatycznych i nie natrafiają na żadną wymagalność zamian wynikających z różnic roślinności. Łącząc przytém porty mające równy rodzaj dowozu, tracą wszelkie znaczenie na potrzebie wzajemnych zamian oparte. Wzdłuż pasów nadmorskich rozsiadły się miasta, których komunikacya między sobą, o ile dotąd nie odbywa się po kolejach żelaznych, jest przeważnie morską.

Spożywanie zboża przez inwentarz rozwoźniczy, odgrywa tu więc nadzwyczaj małą rolę. Marynarka odbywa podróże bez porównania krótsze, niż angielska; zaopatrywanie jéj obciąża więc na stosunkowo małą skalę zużywanie zboża i innych zasobów. Wszystko to, znów razem wzięte, składa się na bardzo niski stopień systemu konsumcyjnego włoskiego.

Reszta krajów zachodnich europejskich, zajmuje pod tym względem stanowiska konsumcyjne pośrednie.

Powstanie Odessy oderwało od nich większą część krain zabużańskich, wyrabiając zwolna o s o b n y o b s z a r c z a r n o m o r s k i. Odtąd granica obszarów baltyckiego i czarnomorskiego szła i pod handlowym względem, kierunkiem głównego działu wód.

Założenie kanałów Finowskiego i Bydgoskiego, sprowadziły tylko podrzędną zmianę w dróżnictwie handlu zbożowego. Żyto wielkopolskie zaczęło zasilać targowiska marchii brandenburskiéj, pszenica zaś, ta główna wskazicielka kierunku dróg handlowych, szła jak dawniéj, korytem Wisły do Baltyku.

Znaczną modyfikacyę dróg handlowych sprowadziły koleje żelazne. Z przyczyn jednak, które w ściśle ekonomicznéj części naszéj rozprawy wyjaśnimy, nie zwróciły ich stanowczo kierunkiem biegu swego na Zachód, tylko dorzuciły port Szczeciński do poprzednich portów Baltyckich. Kolejami żelaznemi do Hamburga, Hagi i Antwerpii idzie zboże nasze tylko w czasie ożywionego handlu zbożowego celem ubieżenia zbóż amerykańskich i rychłego korzystania z wzrastających cen nad wybrzeżami morza Północnego. W zwyczajnym czasie, zboża litewskie idą Niemnem i kolejami do Kłajpedy i Królewca; zboża nadbużańskie, sandomirskie, mazowieckie i Prus Zachodnich do Gdańska; wielkopolskie zaś, szląskie i galicyjskie, przeważnie do Szczecina. Kolej z Podwołoczysk do Lwowa, przygarnęła znów znaczną część Podola do obszaru Baltyckiego znosząc przez to prawie ciągłą stagnacyę handlową téj nadzwyczaj żyznéj krainy.

W obszarze czarnomorskim wschodnia część Wołynia, Podola, Pobereże i Besarabia odstawiają swe zboże do Odessy.

Wybór miejsca na założenie Odessy, krytykowany z wielu stron szczególnie z tego względu, że postawioną została wśród niezaludnionego stepu i w oddaleniu od ujścia rzek głównych, przy spokojnéj rozwadze okazuje się zupełnie właściwym. Uregulowanie spławów na całym Dniestrze, a na Dnieprze od pierwszego Poroha do ujścia jest z wielu miar rzeczą na długi czas jest jeszcze niewykonalną. Przytém limany i ich ujścia są najgorszemi portami na całym północném wybrzeżu. Po usunięciu więc względów na spławy rzek, pozostały tylko względy na transport lądowy, na łatwość dobicia do brzegu od strony morza i na panujące wiatry. Miejsce najdalszego zatoczenia się morza w głąb kraju, na jakim Odessa stoi, skraca odległości dowozu od środka najżyzniejszych okolic i jest przytém środkowym punktem, zbierającym prawie wszystkie promienie rozległego koła, w którym zatoczysty kształt morza tylko szczerbę stanowi. Ważność wyboru takiego punktu okaże się szczególnie przy wykończeniu sieci kolei żelaznych. Od strony panujących wiatrów północno-wschodnich, zagięcie około 100 stóp wysokiego wy-

brzeża wschodniego zasłania port jakokolwiek. Głębia otwartego morza sprzyja przybiciu okrętów wielkiego beczkomiaru, co w kosztach dalekiego transportu morskiego przynosi znaczną ulgę, a w obec silnego rozgrzewania się stepu w dni letnie i równie nagłego ochładzania się powierzchni nadlądowéj w czasie nocy, podczas kiedy temperatura powierzchni nadmorskiéj mało się zmienia, statki mogą łatwo dobijać we dnie z wiatrem morskim (brise), a nad ranem wypływać z wiatrem lądowym. Inne punkta nie nastręczają téj dogodności. Do wpłynięcia np. w liman Dnieprowy, trzeba najpierw wiatru południowego, żeby się dostać w wielką zatokę morską, którą półwysep krymski z resztą wybrzeży zachodnich określa, a następnie trzeba przemiany wiatru południowego na zachodni, żeby znów z téj zatoki wpłynąć do limanu; taka zaś zmiana nie pojawia się na zawołanie.

Ale jeźli wybór miejsca można usprawiedliwić, to natomiast uznać trzeba inne niedogodności Odessy, jako portu zbożowego Ukrainy i przyległych okolic. Przeszło trzydzieści mil szeroki pas stepowy, oddziela ją od południowych krańców produkcyi zbożowéj, a transport morski ma przed sobą strasznie dalekie drogi.

Zachodnie wybrzeża czarnomorskie zaopatrzone są w pszenice mołdawsko-wołoskie, na wybrzeżach morza egejskiego i przeważnéj części wybrzeży morza śródziemnego spotyka się pszenica Odeska z współzawodnictwem kukurudzy. Potrzeby włoskie, pokryte w części zbożem sycylijskiém, nie wyczerpują jéj zapasów. Pozostaje więc daleka i kosztowna droga do Anglii, Hawru i Antwerpii podług nastręczających się konjunktur zbożowych.

Miejscem najkorzystniejszego zbytu mogłaby być dla Odessy Masylia w tych czasach, kiedy nieurodzaj w północnéj Francyi obudza tu wielki popyt zbożowy. Ale późno przybywające zboże Odeskie spotyka się tu z nader niebezpieczném współzawodnictwem zboża węgierskiego.

Niezmierne zasoby zboża węgierskiego pochodzące z bardzo żyznych równin, położonych między Cissą a Dunajem, oddalone zbyt bardzo od głównych targowisk europejskich, odcięte długi czas od brzegów morza brakiem spławu dogodnego na ujściach Dunaju i niedostępnością dróg prowadzących do Adryatyku, znalazły sobie od pewnego czasu zupełnie osobny odpływ na Zachód. Posłużyła im w téj mierze wyłuszczona poprzednio stała potrzeba szwajcarska. Zboże węgierskie idzie przez Wiedeń, Monachium i Augsburg do Lindau, Borschach i Romanshorn nad jeziorem Kostnickiém, gdzie słynne firmy zbożowe urządziły olbrzymie magazyny, z których zboże ustalonemi prądami rozchodzi się po całéj Szwajcaryi.

Stały odbyt, jaki zboże węgierskie znajduje tu w zaspokajaniu nigdy nieprzerwanych potrzeb Szwajcarskich, dozwolił w przeciągu licznego szeregu lat rozróść się magazynierstwu zbożowemu w takie rozmiary, że opierająca się na nich spekulacya, stanowi tu pewien rodzaj straży kupieckiéj, śledzącéj ztąd pilnie wypadki corocznych żniw francuskich i nadreńskich. Ile razy nad Renem zjawi się niedobór, posunięcie nadbitku magazynierskiego wzdłuż koleij żelaznych nadreńskich, szybko go pokrywa ubiegając wszelkie inne współzawodnictwa. Ile razy znów we Francyi pojawi się nagle wzrastający popyt za zbożem, zasoby Lindawskie posuwają się przez Bazyleę do Dyżonu (Dijon) i Lionu.

Ta to nadzwyczaj dobrze do położenia rzeczy zastósowana organizacya zbożowego handlu węgierskiego, pozbawia Odessę tych okresów świetnego powodzenia, któreby raz po raz miewać mogła na placu Masylskim.

Wykończenie sieci kolei żelaznych węgierskich i doprowadzenie jéj aż do Fiume, sprowadzi zboże węgierskie i na wybrzeża włoskie, które dotąd prawie wyłącznie służyły Odessie, a koléj przez St Gothard z Rohrschach (!) do Medyolanu, stawi magazyny węgierskie na samém pograniczu Włoch północnych.

Ale i na drogi obszaru baltyckiego przenosi się już to współzawodnictwo zbóż węgierskich. Nie mamy tu na myśli kolei Koszycko-Bogumińskiéj prowadzącéj na drogę wrocławską, bo droga ta do targowisk nad morzem północném położonych, jest nader długą, a w Koszycach nie zaczynają się nawet jeszcze właściwe obszary zbożowe węgierskie. Ale na drodze lindawskiéj powstały w nowszych czasach ulepszenia, które się mogą stać dla nas niedogodnemi.— Zboże dążące do stałego odbytu szwajcarskiego w Lindau, mijało dawniéj w Monachium drogę włoską prowadzącą przez Trydent do Werony i drogę Saską na Hof do Lipska, a w Augsburgu pomijało najkrótszą swą komunikacyę z Belgią. Otóż te same firmy lindawskie postarały się o uchylenie pewnych niedogodności w ustawach miejskich monachijskich i założyły w tém mieście drugie wielkie magazyny rezerwowe. — Ztąd i z Lindau strzegą teraz wszystkich zwrotów europejskich konjunktur żbożowych. W razie podwyższenia się cen we Włoszech, spuszczać się będą do Werony, w razie ożywionego handlu na morzu północném, podążą do Antwerpii i współzawodniczyć będą ze zbożem obszaru baltyckiego. Z kolejami żelaznemi stanęła umowa, że magazynowanie po drodze odbywać się będzie bez wpływu na utratę zniżeń przywiązanych do ciągłości dalekiego transportu. Opłaty od zboża wychodzącego z Monachium, liczyć się będą tak, jakby zboże to bez przerwy z Pesztu

do Antwerpii przewożoném było. z opuszczeniem nawet kosztów nowego ładowania.

Nadto towarzystwa exportowe węgierskie próbują innéj jeszcze spekulacyi. Korzystając ze zbytniego dotąd materyału kolei żelaznych węgierskich, najmują całe pociągi kolei żelaznéj z osobną lokomotywą, za cenę jednorazowego przewozu pełnego ładunku najniższéj klasy opłat, a wracają z zamówionym poprzednio pełnym ładunkiem towarów importowanych, od których już transportu nie płacą. Wywóz zboża uskutecznia się w ten sposób niżéj połowy zwyczajnych cen transportowych, bo importowane towary składają się zwykle z przedmiotów wyżéj w transporcie opłacanych. W ten sposób skracają poniekąd odległości transportu kolejowego.

Po uskutecznieniu pobieżnego przeglądu wszystkich dróg zbożowych, prowadzących z obszaru wschodnio - europejskiéj produkcyi zbożowéj na zachodnie targowiska, i po wskazaniu zachodzących na nich współzawodnictw rozmaitego rodzaju, przystąpimy w drugiéj właściwie ekonomicznéj części naszéj rozprawy do wykazania tych czynników, które wpływają na rozmaitość cen różnych miejscowości, wśród obszaru produkcyjnego położonych. Przekonamy się, że na zbytnie obniżenie cen naszych, wpływają przeważnie brak udoskonalenia systemu transportowego i rozgałęzienie się drobnych spekulacyj handlowych, działających na szkodę kraju. To nas samo przez się zaprowadzi do usiłowań rozwiązania zagadnienia, które sobie każdy kraj przeważnie rolniczy postawić powinien: w jaki sposób przez zorganizowanie handlu zbożowego, odpowiadające wymagalnościom wszystkich krzyżujących się stosunków, wpłynąć można na ulepszenie systemu transportowego, uchylenie wszystkich niedogodności handlowych, podniesienie przez to cen miejscowych i zmuszenie współzawodnictwa zboża amerykańskiego do mniéj częstego pojawiania się na targowiskach europejskich. — Z takiém przedstawieniem rzeczy połączymy przegląd pierwszych kroków, które obszar baltycki już postawił na tém polu, i starać się będziemy wykazać konieczność wstąpienia na nierównie rozleglejszą drogę.

# Przegląd Artystyczny

przez

ANTONIEGO ZALESKIEGO.

## Malarstwo.

W naszym utylitarnym i realistycznym wieku nieraz dają się słyszeć głosy: poco nam sztuka, poco nam poezya, precz z temi kwiatkami! Nam potrzeba inżynierów i mechaników a nie artystów lub poetów.—Ale pomimo tych głosów nie możemy uwierzyć, aby takiem było wnętrzne i sumienne przekonanie ludzkości. Ludzie będą zawsze ludźmi, którzy nie jednym chlebem żyją; spracowany potrzebuje odetchnienia, rozrywki; myśl przykuta do ziemi ciężkim pozytywizmem lub zmordowana i zniechęcona walką polityczną potrzebuje orzeźwić się i skąpać w czystych, niezmąconych sferach, gdzie króluje piękno, to bóstwo które przeżyło tyle innych! Bez sztuki, bez muzyki, bez poezyi, jakże czczém i bezbarwném byłoby życie i pomimo nie wiem jak świetnego dobrobytu, ludzkość bez sztuk pięknych z nudówby umarła. Zdaje się więc, że głosy, o których wspomniałem, policzyć można tylko na karb fanatyków realizmu i że świat nie przestanie zajmować się sztuką, czcić i podziwiać jéj arcydzieła, chociaż te, idąc za ogólném tchnieniem ducha wieku, przemieniają się i odradzają. Realizm naszego wieku wywiera niewątpliwie wpływ i na sztukę, ale acz w coraz nowéj i odmiennéj szacie, w innych, dziś może nieprzewidzianych formach, nie przestaną one być tym kwiatem, zdobiącym wieniec przeplatany cierniem i wawrzynem, który ludzkość ciągle sobie snuje, zdobiąc nim to smutne, to poważne, to rozpromienione swe czoło.

Zresztą, jeżeli jako kamień probierczy potrzeby sztuki weźmiemy ciągle wzrastające wystawy i stowarzyszenia nią się zajmujące, coraz obszerniejszy zakres handlu jéj przedmiotami, a nareszcie osobną i bogatą tak peryodyczną jak stałą literaturę jéj poświęconą,